



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
BUREAU AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE

**Première réunion des Directeurs Généraux de l'Aviation civile**

(Abuja, Nigéria, 19 - 21 mars 2002)

---

---

**Point 1 de l'ordre du jour: Stratégies pour l'élimination des carences dans le domaine des Recherches et Sauvetage (SAR) dans la Région Afrique occidentale et centrale**

(Note présentée par le Secrétariat)

**Résumé**

Cette note informe la Réunion des carences relevées dans le domaine des Recherches et Sauvetage et les efforts à fournir pour leur élimination.

**REFERENCES:**

- AFI/ 7 RAN
- APIRG/13
- Annexe 12 Recherches et Sauvetage
- IAMSAR Volumes: 1, 2, 3

**1. Introduction**

**1**

1.1 Au terme de l'Article 25 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, chaque Etat contractant est tenu de prodiguer aux aéronefs en détresse sur son territoire et dans les eaux territoriales toute l'assistance qu'il jugera possible.

1.2 Un Etat contractant qui a accepté la responsabilité d'assurer, conformément aux accords régionaux de navigation aérienne, un service SAR sur des parties de haute mer ou de territoires de souveraineté indéterminée fera en sorte que ce service soit créé et assuré conformément à l'Annexe 12. En vertu de ces dispositions, un Etat doit donc créer une organisation SAR, ou participer à une organisation SAR créée par un ou plusieurs autres Etats.

## **2. Discussion**

2.1 Sur la base des constats faits auprès des Etats, il apparaît que les services de Recherches et Sauvetage constituent l'un des parents pauvres dans les systèmes de navigation aérienne; ils sont presque inexistant dans nos Etats. Or, lorsque tout est mis en oeuvre pour un déroulement sûr d'un vol, il est toujours à redouter qu'un aéronef et ses passagers aient des difficultés. Il appartiendra aux SAR de rechercher et de sauver des vies humaines et des biens. Dans ce contexte, presque tous les Etats reconnaissent l'importance de la sauvegarde des vies humaines et la nécessité de participer directement à l'exécution de services de recherches et de sauvetage (SAR) aéronautiques et maritimes pour les personnes en détresse.

## **3. Les bienfaits des services SAR**

3.1 En plus de sauvegarder des vies humaines et de réduire les souffrances grâce à des services de sauvetage, les Etats, sur la base de leur participation aux services SAR peuvent apporter d'autres bienfaits; par exemple:

- S Un environnement plus sécuritaire et mieux protégé au bénéfice des industries en rapport avec l'aviation, des échanges des loisirs et des voyages;
- S La disponibilité de ressources SAR procure souvent les moyens d'intervention initiale et de secours qui sont d'une importance critique dans le sauvetage de vies humaines au cours des premières phases de désastres naturels ou causés par des êtres humains;
- Des opérations SAR bien menées peuvent apporter une publicité positive dans des situations qui risqueraient d'être vues sous un angle négatif. Cependant, l'inverse est également vrai.

## **4. Esquisse générale d'une organisation de recherches et de sauvetage**

4.1 L'initiative de créer une organisation SAR dépend beaucoup de la structure propre à chaque Etat. Sur le plan de l'exploitation, il existe cependant une grande affinité entre les services de la circulation aérienne ( assurés par l'administration responsable de l'Aviation civile) et les services nécessaires aux opérations de recherches et de sauvetage. Dans de nombreux pays, c'est donc très souvent à l'administration de l'aviation civile qu'est confiée cette responsabilité.

4.2 Le principal organe opérationnel d'un service SAR est constitué par le centre de coordination de sauvetage (RCC). L'orsqu'il n'est pas possible d'établir une liaison directe entre le RCC et les moyens existants dans un secteur donné d'une SRR en raison, par exemple, de l'insuffisance des moyens de communications, il y aura parfois lieu de créer dans ce secteur un centre secondaire de sauvetage (RSC). Celui-ci est un organe intermédiaire qui intervient sous l'autorité du RCC.

4.3 Les principaux moyens d'alerte d'un service SAR sont les organes de la circulation aérienne, les postes d'alerte désignés et les centres de contrôle de mission (MCC) du système COSPAS-SARSAT. Les renseignements recueillis par ces moyens sont immédiatement communiqués au RCC qui décide des mesures à prendre.

4.4 Comme la structure administrative varie d'un Etat à l'autre, il peut ne pas être possible de s'en tenir à un schéma uniforme pour une organisation SAR. Beaucoup dépend des moyens disponibles, du type et de la densité de la circulation aérienne, ainsi que de la nature de la région à couvrir.

## **5. Coopération entre les fournisseurs de moyens utiles aux recherches et au sauvetage et la Mise en place et fonctions fondamentales du dispositif SAR**

5.1 Il peut s'avérer utile de constituer des comités nationaux et régionaux où les divers fournisseurs de moyens sont représentés.

5.2 Les Etats membres de l'OACI et de l'OMI coopèrent pour élaborer et préconiser des normes et recommandations pour aider les Etats dans la prévention et la gestion des situations de détresse, ainsi que pour faciliter la coopération internationale et la coordination sur une base quotidienne.

5.3 Tout dispositif SAR devrait être structuré pour accomplir efficacement les fonctions suivantes:

- recevoir les notifications de détresse, en accuser réception et les retransmettre;
- coordonner l'intervention SAR;
- exécuter les opérations SAR.

## **6. Coopération entre Etats**

6.1 Des Etats voisins peuvent juger utile de mettre en commun les ressources convenant aux SAR afin de réduire le nombre de moyens à mettre en oeuvre par chacun d'eux et d'obtenir une meilleure couverture des régions concernées.

6.2 D'une façon générale, aucune organisation SAR ne saurait être purement nationale puisqu'une zone de recherches peut chevaucher une région qui relève d'un autre et qu'il sera parfois préférable de confier une opération de recherches et/ou de sauvetage à un Etat voisin.

## **7. Problèmes rencontrés dans la mise en oeuvre du SAR dans les Etats de la Région WACAF**

7.1 L'APIRG a pris en compte les recommandations pertinentes de la Réunion AFI7/RAN tenue à Abuja en 1997, concernant l'élimination des carences affectant les SAR. Dans ce contexte, la plupart des carences identifiées sont en rapport avec ce qui suit:

- manque de dispositions légales régissant les services SAR;
- manque d'équipements pour la conduite des opérations de Recherches et Sauvetage;
- lorsque les équipements existent physiquement, ils s'avèrent inopérants en cas de besoin;
- manque de personnels qualifiés pour la conduite d'opérations SAR;
- manque d'exercices de Recherches et de Sauvetage.

## **8. Les mesures prises au niveau de l'OACI :**

8.1 L'OACI a noté que la mise en oeuvre de la plupart des dispositions en matière de recherches et sauvetage (SAR) a été négligé pendant très longtemps. Les organes de recherches et sauvetage ont souvent besoin d'étendre leur rayon d'action au-delà des frontières nationales des Etats voisins dans le but de rechercher les lieux d'accidents d'aéronefs et de sauver les survivants de ces accidents. L'absence d'accords SAR entre les Etats a été identifiée par l'APIRG comme étant l'une des carences particulières qui depuis longtemps constituent des obstacles à la fourniture de service SAR efficace dans la Région AFI. La situation a été attribuée aux problèmes géopolitiques (c'est-à-dire des questions de souveraineté) qui, pour des raisons évidentes, mettront beaucoup de temps avant d'y trouver des solutions.

8.2 L'OACI a déjà organisé des Séminaires en recherches et sauvetage dans la Région AFI. Dans ce contexte, un Séminaire a été organisé à Dakar au Sénégal du 8 au 11 juin 1993 et à Abuja au Nigéria du 7 au 9 décembre 1999.

8.3 L'OACI souscrit à l'initiative de la CAFAC pour le projet de mise en oeuvre des besoins de l'OACI liés à la proposition portant sur l'élaboration de projets de coopération technique spécifique visant à aider les Etats à remédier aux carences constatées dans le domaine SAR dans la Région AFI, et à encourager les Etats à participer à ces projets.

8.4 L'OACI a déjà aidé les Etats par le projet spécial SAR de mise en oeuvre pour la Région AFI (SAR/SIP) de 1986 approuvé par le Conseil de l'OACI le 26 juin 1985 (115/13) en exécution de la Recommandation 16/35 de AFI/6.

## **9. Mesures suggérées**

9.1 A la lumière de ce qui précède, les Etats concernés sont instamment priés de mettre en application les dispositions de l'OACI en vigueur concernant :

- a) le besoin d'une coopération entre les Etats afin d'encourager une utilisation plus rationnelle et économique des installations et services SAR ;
- b) le besoin de formation des personnels SAR en nombre suffisant ;
- c) le besoin d'effectuer des exercices de recherches et de sauvetage ;

d) la nécessité de mettre en oeuvre une station terrienne pour les usagers de centre de contrôle de mission (STUL/MCC) dans la Region AFI à des emplacements qui tireraient le meilleur parti possible de la couverture satellitaire pour recevoir les signaux de détresse;

e) la nécessité de publier, dans les AIP respectives, des données d'immatriculation des émetteurs de localisation d'urgence (ELT) qui puissent être partagées avec les centres de coordination de sauvetage (RCC) d'autres Etats ;

f) le besoin de fournir un point de contact SAR (SPOC);

g) le besoin d'accords et de législation SAR appropriés; et

h) d'encourager les visites de familiarisation des centres de coordination de sauvetage ainsi que des centres secondaires de sauvetage afin de s'assurer que leurs installations et organes sont conformes aux exigences du plan de Navigation aérienne pour la Région AFI.

## **10. Suite à donner**

10.1 la réunion est invitée à:

- prendre note des renseignements contenus dans la présente;
- remédier aux carences identifiées dans le domaine des services de Recherches et Sauvetage.